Final – 29 Août 2006

Le Partenariat Douanes-Commerce Contre le Terrorisme (C-TPAT)
Les Critères de Sécurité
Les Fabricants Etrangers

Pour les fabricants étrangers, ces critères de sécurité minimum sont conçus comme étant la pierre angulaire pour la constitution de pratiques efficaces de sécurité destinés à optimiser les résultats des chaînes d'approvisionnement. Ces critères permettront d'atténuer les risques de perte, de vol et de contrebande pouvant susciter la pénétration de terroristes et d'instruments du terrorisme dans la chaîne d'approvisionnement globale. La détermination et l'étendue des éléments criminels visant le commerce mondial par le biais de conspirations internes exigent que les sociétés, et plus particulièrement les fabricants étrangers, augmentent leurs pratiques de sécurité.

Au moins annuellement, ou selon les besoins du moment tels que durant des périodes d'état d'alerte maximum, en cas d'atteinte à la sécurité ou d'incidents, les fabricants étrangers sont tenus de mener une évaluation approfondie de leurs chaînes d'approvisionnement internationales, sur la base des critères de sécurité minimum du C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) énoncés ci-après. Lorsqu'un fabricant étranger externalise ou contracte certains éléments de sa chaîne d'approvisionnement, tels qu'une autre unité commerciale, un entrepôt ou d'autres éléments étrangers, le fabricant étranger doit travailler conjointement avec ces partenaires commerciaux afin d'assurer que les mesures de sécurité adéquates sont en place et sont respectées sur toute la chaîne d'approvisionnement. Dans le cadre du C-TPAT, la chaîne d'approvisionnement est définie comme se situant entre le point d'origine (fabricant/fournisseur/distributeur), jusqu'au point de distribution - et reconnaît les divers modèles d'entreprise qu'emploient les membres du C-TPAT.

Le C-TPAT reconnaît la complexité des chaînes d'approvisionnement internationales et des pratiques de sécurité et soutient l'application et la mise en œuvre de mesures de sécurité en fonction du risque.[1] Le programme offre par conséquent une flexibilité et une personnalisation des plans de sécurité sur la base du modèle d'entreprise du membre.

Les mesures de sécurité appropriées, comme énoncées dans le présent document, doivent être mises en application et maintenues sur l'intégralité des chaînes d'approvisionnement du fabricant étranger – en fonction du risque.[2]

Les critères des partenaires commerciaux

Les fabricants étrangers doivent disposer de processus écris et vérifiables pour la sélection de leurs partenaires commerciaux, y compris les transporteurs, les autres fabricants, les fournisseurs de produits, de pièces et de matières premières, etc.

- **Les procédures de sécurité**

[1] Les fabricants étrangers disposeront d'un processus vérifiable, avec documents à l'appui, permettant de déterminer le risque sur l'intégralité de leurs chaînes d'approvisionnement reposant sur leur modèle commercial (c'est-à-dire le volume, le pays d'origine, l'acheminement, l'adhésion au C-TPAT, une éventuelle menace terroriste par le biais d'une source d'information ouverte, ayant une sécurité inappropriée, des incidents de sécurité antérieurs, etc.)

[2] Les fabricants étrangers disposeront d'un processus vérifiable, avec documents à l'appui, permettant de déterminer le risque sur l'intégralité de leurs chaînes d'approvisionnement reposant sur leur modèle commercial (c'est-à-dire le volume, le pays d'origine, l'acheminement, une éventuelle menace terroriste par le biais d'une source d'information ouverte, etc.)

En ce qui concerne les partenaires commerciaux ayant droit à la certification C-TPAT (les transporteurs, les importateurs, les ports, les terminaux, les courtiers, les groupeurs, etc.), le fabricant étranger doit disposer d'une documentation (par exemple, le certificat C-TPAT, le numéro SVI, etc.) indiquant si ces partenaires commerciaux sont certifiés C-TPAT.

En ce qui concerne les partenaires commerciaux qui n'ont pas droit à la certification C-TPAT, le fabricant étranger doit exiger que les partenaires commerciaux prouvent qu'ils répondent aux critères de sécurité du C-TPAT par confirmation écrite/électronique (par exemple, des obligations contractuelles ; par une lettre d'un cadre supérieur certifiant la conformité ; une déclaration écrite du partenaire commercial donnant la preuve du respect des critères de sécurité du C-TPAT ou d'un programme de sécurité équivalent accrédité par le World Customs Organization (WCO) géré par une autorité douanière étrangère ; ou, en fournissant un questionnaire de sécurité rempli par un fabricant étranger). Compte tenu d'un processus d'évaluation du risque appuyé par documentation, les partenaires commerciaux n'ayant pas droit au C-TPAT seront assujettis à une vérification de conformité aux critères de sécurité du C-TPAT par le fabricant étranger.

- **Le point d'origine**
  Les fabricants étrangers doivent s'assurer que leurs partenaires commerciaux élaborent des procédés et des processus de sécurité qui sont en harmonie avec les critères de sécurité du C-TPAT afin d'améliorer l'intégrité de l'expédition à son point d'origine, de montage ou de fabrication. Des révisions périodiques des processus et des installations des partenaires commerciaux doivent être effectuées par le fabricant étranger, en fonction du risque.

- **Participation/Certification à un programme de sécurité de la chaîne d'approvisionnement de l'administration douanière étrangère**
  Les partenaires commerciaux actuels ou futurs qui ont obtenu une certification dans le cadre d'un programme de sécurité de chaîne d'approvisionnement géré par une administration douanière étrangère doivent indiquer leur niveau de participation au fabricant étranger.

- **Les procédures de sécurité**
  En ce qui concerne les expéditions à destination des États-Unis, les fabricants étrangers doivent s'assurer que les transporteurs participant au C-TPAT qui sous-traitent des services de transport à d'autres transporteurs utilisent d'autres transporteurs ayant l'approbation C-TPAT ou des transporteurs qui ne participent pas au C-TPAT mais qui respectent les critères de sécurité du C-TPAT, comme souligné dans les critères des partenaires commerciaux.

  Étant responsable du chargement des remorques et des conteneurs, le fabricant étranger doit travailler conjointement avec le transporteur afin d'assurer que des procédures et des contrôles de sécurité efficaces sont mis en œuvre au point d'empotage.

La sécurité des conteneurs et des remorques

Il est essentiel de maintenir l'intégrité des containeurs et des remorques afin de se protéger contre l'introduction de matériaux et/ou de personnes non autorisés. Au point d'empotage, des procédures doivent être en place pour correctement sceller et maintenir l'intégrité des conteneurs et des remorques d'expédition. Des scellés de haute sécurité doivent être apposés sur tous les conteneurs et toutes les remorques chargés à destination des États-Unis. Tous les

scellés doivent satisfaire ou excéder la norme actuelle PAS ISO 17712 sur les scellés de haute sécurité.

Dans les zones géographiques dans lesquelles les évaluations du risque justifient la vérification de la présence ou de trafic éventuel de personnes à bord des conteneurs et des remorques, ces procédures doivent être conçues de manière à aborder ces risques à l'unité de fabrication ou au point d'empotage.

- **L'inspection des conteneurs**
  Des procédures doivent être en place afin de vérifier l'intégrité physique de la structure du conteneur préalablement à l'empotage, y compris la fiabilité des mécanismes de verrouillage des portes. Un processus d'inspection à sept étapes est recommandé pour tous les conteneurs, comme suit :
  - La paroi frontale
  - Le côté gauche
  - Le côté droit
  - Le plancher
  - Le plafond/le toit
  - Les portes intérieures/extérieures
  - L'extérieur/le train roulant

- **L'inspection de la remorque**
  Des procédures doivent être en place afin de vérifier l'intégrité physique de la structure de la remorque préalablement à l'empotage, y compris la fiabilité des mécanismes de verrouillage des portes. Le processus d'inspection suivant est recommandé pour toutes les remorques :
  - La zone de la sellette d'attelage – vérification de la nature d'origine des compartiments/la plaque de protection
  - L'extérieur – avant/côtés
  - L'arrière – pare-chocs/portes
  - La paroi avant
  - Le côté gauche
  - Le côté droit
  - Le plancher
  - Le plafond/le toit
  - Les portes intérieures/extérieures
  - L'extérieur/le train roulant

- **Les scellés des conteneurs et des remorques**
  Le scellage des remorques et des conteneurs, y compris l'intégrité permanente des scellés, constitue un élément crucial de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et demeure un facteur critique de l'engagement des fabricants étrangers au C-TPAT. Le fabricant étranger doit apposer des scellés de haute sécurité à tous les conteneurs et toutes les remorques à destination des États-Unis. Tous les scellés doivent satisfaire ou excéder les normes actuelles PAS ISO 17712 sur les scellés de haute sécurité.

  Des procédures écrites doivent stipuler la manière avec laquelle les scellés doivent être contrôlés et apposés aux remorques et aux conteneurs chargés, incluant les procédures permettant de reconnaître et de rendre compte de scellés et de conteneurs/remorques compromis au U.S. Customs and Border Protection ou à l'administration étrangère

appropriée. Pour des raisons d'intégrité, seuls les employés ayant été désignés seront habilités à distribuer des scellés.

- **Le stockage de conteneurs et de remorques**
  Les conteneurs et les remorques sous contrôle d'un fabricant étranger ou situés dans une aire du fabricant étranger doivent être stockés dans une zone sécurisée afin d'éviter l'accès et/ou la manipulation non autorisés. Des procédures doivent être en place pour rendre compte ou neutraliser toute pénétration non autorisée à bord d'un container/remorque ou à l'intérieur des zones de stockage de conteneurs/remorques.

<u>Les contrôles d'accès physique</u>
Les contrôles d'accès empêchent la pénétration non autorisée à l'intérieur des installations, maintiennent le contrôle des employés et des visiteurs et protègent les biens de la société. Les contrôles d'accès doivent inclure l'identification positive de tous les employés, les visiteurs et les distributeurs à tous les points d'entrée.

- **Les employés**
  Un système d'identification des employés doit être mis en place aux fins d'identification positive et de contrôle d'accès. Les employés doivent uniquement recevoir l'accès aux zones sécurisées nécessaires à la réalisation de leur mission. La direction de la société ou le personnel de sécurité doit contrôler de manière adéquate l'émission et le retrait des badges d'identification des employés, des visiteurs et des fournisseurs. Les procédures d'émission, de retrait et de changement des dispositifs d'accès (par exemple, des clés, des cartes d'accès, etc.) doivent comporter des documents à l'appui.

- **Les visiteurs**
  Les visiteurs, les fournisseurs de produits et de services doivent présenter une photo d'identification à des fins documentaires à l'arrivée. Tous les visiteurs doivent être escortés et doivent porter une identification temporaire visible.

- **Les livraisons (y compris le courrier)**
  Une identification appropriée du distributeur et/ou une photo d'identité doivent être présentées à des fins documentaires à l'arrivée par tous les distributeurs. Les colis et le courrier à l'arrivée doivent être passés au crible de manière périodique avant d'être distribués.

- **La mise en cause et le retrait de personnes non autorisées**
  Des procédures doivent être en place afin d'identifier, de mettre en cause et d'aborder des personnes non autorisées/non identifiées.

<u>Le personnel de sécurité</u>
Des processus doivent être mis en place afin de passer au crible les employés potentiels et de contrôler périodiquement les employés actuels.

- **La vérification préalablement à l'emploi**
  Les informations figurant sur la demande d'emploi, telles que les antécédents professionnels et des références doivent faire l'objet d'une vérification préalablement à l'engagement.

- **Les vérifications des antécédents / les enquêtes**

Pour se conformer aux règlementations étrangères, des vérifications des antécédents et des enquêtes doivent être menées auprès des employés potentiels. Suite à leur engagement, des vérifications périodiques et de nouvelles enquêtes doivent être effectuées pour certaines raisons et/ou par suite de la nature de la fonction de l'employé.

- **Les procédures de cessation d'emploi du personnel**
  Les sociétés doivent avoir mis en place des procédures relatives au retrait de l'accès à l'identification, aux installations et au système des employés ayant quitté la société.

La sécurité des procédures

Des mesures de sécurité doivent être en place afin d'assurer l'intégrité et la sécurité des processus relatifs au transport, au traitement et à l'entreposage du fret de la chaîne d'approvisionnement.

- **Le traitement de la documentation**
  Des procédures doivent être en place pour s'assurer que toute l'information utilisée dans le dédouanement de marchandise/fret est lisible, complète, exacte et protégée contre tout échange, perte ou contre l'introduction d'information erronée. Le contrôle de la documentation doit inclure la sauvegarde de l'information et de l'accès à l'informatique.

- **Les procédures en matière de manifeste**
  Afin d'aider à sécuriser l'intégrité du fret, des procédures doivent être mises en place afin d'assurer que l'information reçue des partenaires commerciaux est transmise de manière adéquate et dans les délais prévus.

- **Le chargement et le déchargement**
  Le fret au départ qui est en cours de chargement doit être comparé à l'information figurant sur le manifeste de marchandises. Le fret doit être décrit avec exactitude, et les poids, les étiquettes, les marques et le nombre de pièces doivent être indiqués et vérifiés. Le fret au départ doit faire l'objet d'une comparaison avec les bons de commande ou de livraisons. Les chauffeurs qui livrent ou qui reçoivent du fret doivent être clairement identifiés avant la réception ou la livraison du fret. Des procédures doivent être instaurées pour suivre le mouvement opportun de la marchandise en cours de livraison ou d'expédition.

- **Les divergences en matières de fret**
  Toutes livraisons incomplètes, tout surplus ou autres divergences ou anomalies significatifs doivent être résolus et/ou faire l'objet d'une enquête de manière appropriée. Les douanes et/ou autres organismes chargés de l'application de la loi doivent être notifiés dans le cas où des anomalies, des activités illégales ou suspectes seraient détectées – selon le cas.

La sécurité physique

Les aires de traitement et de stockage du fret situées à l'étranger doivent comporter des barrières physiques et des éléments dissuasifs permettant d'éviter tout accès non autorisé. Les fabricants étrangers doivent incorporer les critères de sécurité physique du C-TPAT à l'intégralité de leur chaîne d'approvisionnement, selon le cas, comme suit :

- **Les clôtures**
  Des clôtures doivent entièrement entourer les zones de traitement et de stockage. Des clôtures intérieures au sein de la structure de traitement du fret doivent être utilisées afin de séparer les différents types de fret : intérieur aux frontières, international, de grande valeur

et à risque. Toutes les clôtures doivent être régulièrement inspectées pour vérifier leur intégrité et tout éventuel dommage.

- **Les barrières et les guérites**
  Les barrières par lesquelles entrent ou sortent tous les véhicules et/ou le personnel doivent être dotées en personnel et/ou surveillées. Le nombre de barrières doit être maintenu à un minimum nécessaire pour permettre l'accès et la sécurité appropriés.

- **Le stationnement**
  Le stationnement des véhicules privés ne doit pas être autorisé à l'intérieur ou à proximité des zones de traitement et de stockage du fret.

- **Les structures de bâtiments**
  Les bâtiments doivent être construits en matériaux résistants à la pénétration illégale. L'intégrité des structures doit être maintenue à l'aide d'inspections et de réparations périodiques.

- **Les dispositifs de verrouillage et les contrôles des clés**
  Toutes les fenêtres, les barrières et les clôtures externes et internes doivent être sécurisées à l'aide de dispositifs de verrouillage. La direction ou le personnel chargé de la sécurité doit contrôler l'émission de toutes les serrures et les clés.

- **L'éclairage**
  Un éclairage adéquat doit être assuré à l'intérieur et à l'extérieur des installations y compris dans les zones suivantes : les entrées et les sorties, les zones de traitement et de stockage du fret, les clôtures et les aires de stationnement.

- **Les systèmes d'alarme et les caméras de vidéosurveillance**
  Des systèmes d'alarme et des caméras de vidéosurveillance doivent être utilisés pour surveiller les lieux et éviter tout accès non autorisé aux aires de traitement et de stockage du fret.

<u>La sécurité de la technologie de l'information</u>

- **La protection des mots de passe**
  Des systèmes automatiques doivent utiliser des comptes assignés individuellement exigeant un changement périodique du mot de passe. Des politiques, des procédures et des normes de sécurité de la technologie de l'information doivent être mises en place et fournies aux employés dans le cadre d'une formation.

- **La responsabilité**
  Il convient de mettre en place un système permettant d'identifier les abus de la technologie de l'information y compris l'accès illégitime, la falsification ou l'altération de données commerciales. Tous les auteurs d'infractions aux systèmes seront soumis à des actions disciplinaires adéquates.

La formation sur la sécurité et la sensibilisation aux menaces

Un programme de sensibilisation aux menaces doit être mis en place et maintenu par le personnel chargé de la sécurité afin de reconnaître et de favoriser la sensibilisation aux menaces que constituent les trafiquants et les terroristes à tous les points de la chaîne d'approvisionnement. Les employés doivent être tenus au courant des procédures instaurées

par la société afin d'aborder la situation et d'en rendre compte. D'autres modes de formation doivent être proposés aux employés des domaines du chargement et du déchargement, ainsi qu'aux employés chargés de la réception et de l'ouverture du courrier.

En outre, une formation spécifique doit être proposée afin d'aider les employés à maintenir l'intégrité du fret, à reconnaître les cas de conspirations internes et à protéger l'accès aux contrôles. Ces programmes doivent offrir certaines incitations pour inviter la participation active des employés.